

**This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- **BLACK BORDERS**
- **TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- **FADED TEXT**
- **ILLEGIBLE TEXT**
- **SKEWED/SLANTED IMAGES**
- **COLORED PHOTOS**
- **BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS**
- **GRAY SCALE DOCUMENTS**

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

THIS PAGE BLANK (USPTO)

DT 3501451

JUL 1985

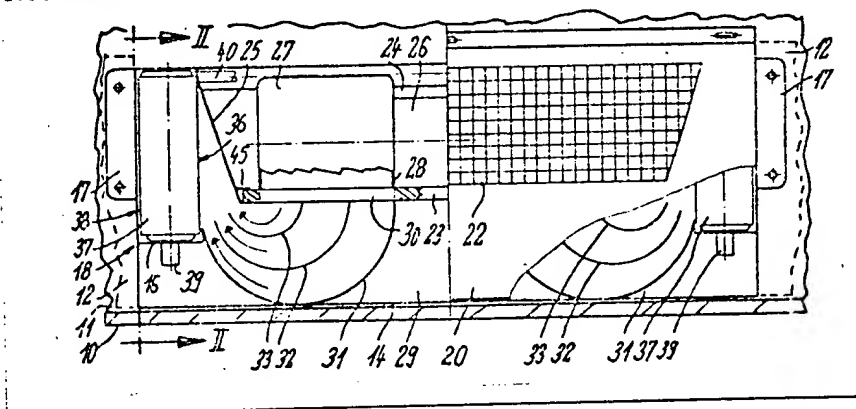
AURO-★ Q12 86-190632/30 ★DE 3501-451-A
Blown heater for inside of vehicle - has radial blower with ducted
airstream to heat exchanger covering one side of unit
 AURORA SCHULZ K G G 17.01.85-DE-501451
 (17.07.86) B60h-01/08

17.01.85 as 501451 (1524DB)

The heating unit is mounted into a compact housing and has a rectangular air intake on one side, and a rectangular outlet grille for the heated air. The radial blower (27) has a rectangular outlet with curved guides in the housing to spread the airstream into the outline of the heat exchanger (37).

The airflow crosses the heat exchanger at an angle and the intake- and outlet airstreams of the unit are arranged so that there is a min. of crosstalk.

ADVANTAGE - Compact unit, no dead air spaces inside housing, no risk of short circuiting airstream leading to overheating of unit. (15pp Dwg.No.1/6)
 N86-142434



© 1986 DERWENT PUBLICATIONS LTD.

128, Theobalds Road, London WC1X 8RP, England

US Office: Derwent Inc. Suite 500, 6845 Elm St. McLean, VA 22101

Unauthorised copying of this abstract not permitted.



DEUTSCHES
PATENTAMT

②1 Aktenzeichen: P 35 01 451.2
②2 Anmeldetag: 17. 1. 85
④3 Offenlegungstag: 17. 7. 86

DE 3501451 A1

⑦1 Anmelder:

Aurora Konrad G. Schulz GmbH & Co, 6933 Mudau,
DE

⑦4 Vertreter:

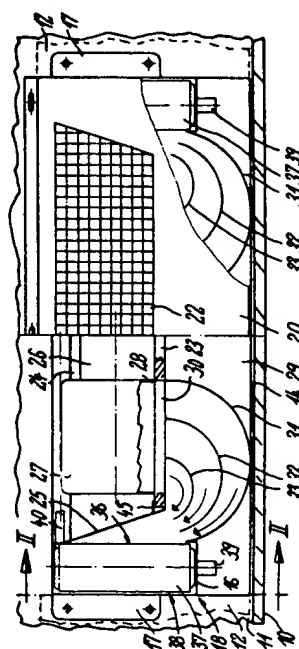
Splanemann, R., Dipl.-Ing.; Reitzner, B., Dipl.-Chem.
Dr.rer.nat., Pat.-Anw., 8000 München

⑦2 Erfinder:

Schulz, Joachim, 6933 Mudau, DE

⑤4 Vorrichtung zur Beheizung von Fahrgasträumen o.dgl., insbesondere in Omnibussen

Die Vorrichtung zur Beheizung von Fahrgasträumen weist in einem Gehäuse ein Gebläse und einen Wärmetauscher auf. Um bei kompakterer Bauweise eine höhere Luftleistung zu erzielen, ist vorgesehen, daß das Gebläse (27) ein Radialgebläse und dessen Mündung (30) rechteckig ausgebildet ist. Der Wärmetauscher (37) ist an einer der Stirnseiten des Gebläses (27) und die Einlaßseite (36) des Wärmetauschers (37) zur Achse des Gebläses (27) unter einem Winkel angeordnet. Zwischen dem Druckstutzen (28) und der Einlaßseite (36) des Wärmetauschers (37) ist mindestens ein Luft-Leitorgan (31, 32, 33) vorgesehen, das den aus der Mündung austretenden Luftstrom in ein etwa rechteckiges Strömungsprofil ändert, dessen Breite der des Wärmetauschers (37) entspricht und das unter einem spitzen Winkel die Einlaßseite (36) des Wärmetauschers (37) beaufschlagt.



DE 3501451 A1

P A T E N T A N W Ä L T E

DIPL.-ING. R. SPLANEMANN

DIPL.-CHEM. DR. B. REITZNER

ZUGEL. VERTRETER BEIM EPA · PROFESSIONAL REPRESENTATIVES BEFORE EPO · MANDATAIRES AGRÉÉS PRÈS L'OEB

3501451

Firma
AURORA Konrad G. Schulz
GmbH & Co
Südring 4
6933 Mudau/Odenwald

8000 MÜNCHEN 2 17. Jan. 1985

Tel 13
Telefon (089) 22 62 07 / 22 62 09
Telegramme: Inventius München
Telex: 528418 intus d

Unsere Akte: 1010-I-12.762

Ihr Zeichen:

Patentanmeldung

Vorrichtung zur Beheizung von Fahrgasträumen
od. dgl., insbesondere in Omnibussen

A n s p r ü c h e

1. Vorrichtung zur Beheizung von Fahrgasträumen od. dgl., insbesondere in Omnibussen, bestehend aus einem Lufteintritts- und -austrittsöffnungen aufweisenden und einen Wärmetauscher und ein Gebläse aufnehmenden Gehäuse, wobei die Mündung des Druckstutzens des Gebläses gegenüber der Einlaßseite des diesem nachgeschalteten Wärmetauschers versetzt ist, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, daß das Gebläse (27) ein Radialgebläse ist, die Mündung (30) des Druckstutzens (28) des Radialgebläses rechteckig ist, die Längsseiten der rechteckigen Mündung (30) parallel zu der Achse des Gebläses (27) verlaufen, der Wärmetauscher (37) an einer der Stirnseiten des Gebläses (27) und die Einlaßseite (36) des Wärmetauschers (37) zur Achse des Gebläses (27) unter einem Winkel angeordnet sind sowie zwischen dem Druckstutzen (28) und der Einlaßseite (36) des Wärmetauschers (37) mindestens ein Luft-Leitorgan (31 bis 35) vorgesehen ist, das den aus der Mündung austretenden Luftstrom in ein etwa rechteckiges Strömungsprofil ändert, dessen Breite der des Wärmetauschers (37) entspricht und

das unter einem spitzen Winkel die Einlaßseite (36) des Wärmetauschers (37) beaufschlagt.

2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Einlaßseite (36) des Wärmetauschers (37) unter einem rechten Winkel zur Achse des Gebläses (27) angeordnet ist.

3. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Einlaßseite (36) des Wärmetauschers (37) unter einem stumpfen Winkel zur Achse des Gebläses (27) angeordnet ist (Fig. 6).

4. Vorrichtung nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß das Luft-Leitorgan (31) gekrümmt und an die Schmalseite der Mündung (30) des Gebläses (27) angeschlossen ist, die von dem Wärmetauscher (37) abgewandt ist.

5. Vorrichtung nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß in dem von dem Luft-Leitorgan (31) umschlossenen Bereich weitere Luft-Leitorgane (32, 33) angeordnet sind.

6. Vorrichtung nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Luft-Leitorgane (31, 32, 33) die gleiche Breite wie der Wärmetauscher (37) aufweisen.

7. Vorrichtung nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Luft-Leitorgane (31 bis 35) als dünne Wände, insbesondere aus Blech, ausgebildet sind.

8. Vorrichtung nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Luft-Leitorgane (31, 32, 33) spiralförmig gebogen sind.
9. Vorrichtung nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß drei Luft-Leitorgane (31, 32, 33) nebeneinander angeordnet sind und sich düsenartig verjüngende Kanäle bilden und daß der Strömungsquerschnitt - gegebenenfalls bereits innerhalb der Kanäle - erweitert wird.
10. Vorrichtung nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Mündung (30) des Druckstutzens (28) in einem Zwischenboden (23) ausgebildet ist, dessen Breite der der Luft-Leitorgane (31, 32, 33) angepaßt ist.
11. Vorrichtung nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 10 dadurch gekennzeichnet, daß ein durch den Zwischenboden (23) und geneigte Trennwände (25) von dem übrigen Innenraum des Gehäuses abgetrennter Saugraum (24) zur Aufnahme des Antriebsmotors (26) und des Gebläses (27) Lufteintrittsöffnungen (21, 22) aufweist, die innerhalb des Saugraums (24) mit Filtermaterial belegt sind.
12. Vorrichtung nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 11 dadurch gekennzeichnet, daß das Radialgebläse (27) als Querstromgebläse ausgebildet ist.
13. Vorrichtung nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß zwei koaxiale Gebläse (27) von einem einzigen zentral angeordneten Motor (26) angetrieben sind, die Luft-Leitorgane (31 bis 35) symmetrisch nach außen gerichtet sind, an der freien Stirnseite jedes Gebläses (27) jeweils ein Wärmetauscher (37) angeordnet ist

und die Eintrittsöffnungen (21, 22) für Umluft im Bereich des Antriebsmotors (26) vorgesehen sind.

14. Vorrichtung nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß jede Auslaßseite (38) des oder der Wärmetauscher (37) in der Luftaustrittsöffnung (18) des Gehäuses angeordnet ist, an die ein sich entlang einer Wand (11) des Fahrzeugs erstreckender und mit Luftaustrittsschlitz versehener Kanal (12), eine Luftaustrittsdüse, ein Luftaustrittsgrill od. dgl. angeschlossen ist.

15. Vorrichtung nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 14, dadurch gekennzeichnet, daß die nach innen weisende Oberfläche der Seitenfläche (20) des Deckelteils mit Schaumstoff (44) beschichtet ist.

16. Vorrichtung nach Anspruch 15, dadurch gekennzeichnet, daß auch die nach innen weisende Oberfläche der Deckfläche (19) des Deckelteils mit Schaumstoff (44) beschichtet ist.

Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Beheizung von Fahrgasträumen od. dgl., insbesondere in Omnibussen, der im Oberbegriff von Anspruch 1 angegebenen Art.

Bei einer derartigen Vorrichtung ist es bekannt, daß das Gehäuse im Bereich des Antriebsmotors Lufteintrittsöffnungen aufweist, ein Flügelrad axial durchströmt wird, parallel zu der Rotationsebene des Flügelrades die Einlaßseite des Wärmetauschers angeordnet ist und die Stirnseite des Gehäuses Luftaustrittsöffnungen aufweist. Abgesehen davon, daß Axialgebläse einen relativ geringen Wirkungsgrad haben und deshalb die Flügelräder entsprechend größer dimensioniert werden müssen, ergeben sich an der Einlaßseite des Wärmetauschers tote Ecken, in denen keine gleichmäßige Beaufschlagung gewährleistet ist und der Luftstrom stark verwirbelt. Die Zufließgeschwindigkeit an den Lufteintrittsöffnungen ist ziemlich hoch, so daß sich die bekannte Vorrichtung beispielsweise nicht zur Anordnung im Bodenbereich eines Fahrgastraums eines Omnibusses eignet, da zuviel Staub und Abfälle angesaugt würden. Das führt zu vorzeitigem Verschmutzen des Gebläses sowie des Wärmetauschers. Außerdem besteht die Gefahr eines strömungsseitigen Kurzschlusses zwischen den Lufteintritts- und -austrittsöffnungen des Gehäuses, was zu einer Überhitzung und Schäden an der Vorrichtung führen kann.

Demgegenüber ist es Aufgabe der vorliegenden Erfindung, die bekannte Vorrichtung derart auszubilden, daß bei einer kompakteren Bauweise und geringeren Geräuschbelastung eine höhere Luftleistung erzielt wird.

Zur Lösung dieser Aufgabe werden erfindungsgemäß die kennzeichnenden Merkmale von Anspruch 1 vorgeschlagen.

Hierdurch wird eine kompakte Vorrichtung geschaffen, die beispielsweise unmittelbar in einen Kanal eingebaut werden kann, der im Bodenbereich an den Wänden des Fahrgastraums eines Omnibusses verläuft. Das Gehäuse der Vorrichtung kann vollständig in den Kanal-Verlauf integriert werden, wobei Umluft durch die Lufteintrittsöffnungen angesaugt wird, die nach dem Hindurchtreten durch den Wärmetauscher in axialer Richtung in den Kanal geblasen wird. Die Zufließgeschwindigkeit an den Lufteintrittsöffnungen ist geringer als bei Vorrichtungen mit Axialgebläsen. Die Lufteintrittsöffnungen können relativ groß ausgelegt sein und haben einen Abstand von dem Boden des Fahrgastraums, da das Radialgebläse oberhalb des Raums liegt, in dem die Umlenkung des Luftstroms erfolgt, so daß auch aus diesem Grunde nicht die Gefahr besteht, daß Staub und Abfälle vom Boden angesaugt werden, so daß das Gebläse und der Wärmetauscher nicht verschmutzen. Das ansich rechteckige Strömungsprofil des aus der Mündung des Gebläses austretenden Luftstroms wird durch das bzw. die Luft-Leitorgane derart verwunden, daß der Luftstrom weitgehend verlustfrei die Einlaßseite des Wärmetauschers in ganzer Fläche gleichmäßig beaufschlagt. Dabei erfolgt das Verwinden des Luftstroms trotz der starken Umlenkung derart gleichmäßig, daß auch keine zusätzlichen Geräusche auftreten, die Vorrichtung also relativ geräuscharm arbeitet. Verwirbelungen des Luftstroms, insbesondere die Bildung von Sekundärwirbeln, ^{werden} ~~wird~~ durch die Verwendung mehrerer Luft-Leitorgane ~~erreicht~~ ^{vermieden}.

Dadurch, daß sich der Wärmetauscher - in der Achsrichtung des Gebläses betrachtet - an dieses anschließt, ist die Vorrichtung kompakt und hat insbesondere einen geringen Querschnitt. Der gesamte Querschnitt der Vorrichtung kann dem der Luftaustrittsöffnung und gegebenenfalls dem des anschließenden Kanals entsprechen. Das ist insbesondere dann vorteilhaft, wenn die Vorrichtung als Doppelsystem ausgelegt ist und an beiden Stirnseiten Luft in anschließende Kanalabschnitte blasen kann. Hierzu sind zwei koaxiale Gebläse vorgesehen, die von einem einzigen, zentral angeordneten Elektromotor angetrieben werden. Die Luftleitorgane sind symmetrisch nach außen gerichtet und an der freien Stirnseite jedes Gebläses ist jeweils ein Wärmetauscher angeordnet.

Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind in den übrigen Unteransprüchen unter Schutz gestellt.

In der Zeichnung sind Ausführungsbeispiele der Erfindung wiedergegeben, die anhand der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert werden. Es zeigt:

Fig. 1 ein Einbaubeispiel der Vorrichtung in Form eines Doppelsystems in Seitenansicht, teilweise im Schnitt,

Fig. 2 einen Schnitt gemäß Linie II-II in Fig. 1,

Fig. 3 eine Draufsicht der Vorrichtung gemäß Fig. 1,

Fig. 4 ein weiteres Ausführungsbeispiel der Vorrichtung in Seitenansicht, teilweise im Schnitt,

Fig. 5 einen Schnitt gemäß Linie V-V in Fig. 4 und

Fig. 6 ein weiteres Ausführungsbeispiel der Vorrichtung
in ^{Seitenan-}~~Drauf~~sicht, stark schematisiert.

In Fig. 1 und 2 sind ein Boden 10 und eine Seitenwand 11 des Fahrgastraums eines Omnibusses angedeutet, wobei sich entlang der Seitenwand 11 unmittelbar oberhalb des Bodens 10 ein Kanal 12 erstreckt. Der Kanal 12 dient zur gleichmäßigen Verteilung von erwärmter Umluft, wozu der Kanal 12 mit nicht dargestellten Luftaustrittsschlitzen versehen ist.

Bei dem in Fig. 1 bis 3 dargestellten Ausführungsbeispiel ist die Vorrichtung als Doppelsystem ausgebildet und weist ein zweiteiliges Gehäuse auf. Ein Basisteil umfaßt eine Rückwand 13 und einen Boden 14. Zwischen der Rückwand 13 und dem Boden 14 ist vorzugsweise ein schräger Wandteil 15 angeordnet, der Rundungen, Versteifungen od. dgl. in der Ecke zwischen dem Boden 10 des Fahrgastraums und der Seitenwand 11 überbrücken soll. Die Rückwand 13 trägt Halterungen 16 für einen Wärmetauscher und Laschen 17, die Bohrungen zur Befestigung des Basisteils an der Seitenwand 11 aufweisen. Außerdem ist der Basisteil an seinen Stirnseiten jeweils mit einer Luftaustrittsöffnung 18 versehen, die nicht dargestellte Anschlußelemente bzw. Übergangsstücke zu dem Luftkanal 12 aufweist.

Dem Basisteil ist ein Deckelteil zugeordnet, der aus einer Deckfläche 19 und einer Seitenfläche 20 gebildet ist. Die Deckfläche 19 ist mit einer zentralen Luft-eintrittsöffnung²¹ versehen, und die Seitenfläche 20 weist eine entsprechende Lufteintrittsöffnung 22 auf, die jedoch - wie aus Fig. 1 ersichtlich - unter Abstand von dem Boden 10 des Fahrgastraums angeordnet ist.

Innerhalb des Gehäuses ist ein Zwischenboden 23 vorgesehen, der sich über die gesamte Breite des Gehäuses erstreckt und gegenüber der Rückwand 13 und der Seitenfläche 20 abgedichtet ist. Der Zwischenboden 23 bildet so zusammen mit der Rückwand 13, der Deckfläche 19 und der Seitenfläche 20 einen Saugraum 24, der an seinen Stirnenden durch Trennwände 25 abgeschlossen ist, die unter Abstand von den Luftaustrittsöffnungen 18 angeordnet sind und unter einem bestimmten Winkel zu diesen verlaufen. Innerhalb des Saugraums 24 befindet sich etwa im Zentrum ein Elektromotor 26, der zwei Querstromgebläse 27 treibt. Jedes Querstromgebläse 27 hat einen Druckstutzen 28, der bis zu dem Zwischenboden 23 geführt und gegenüber diesem abgedichtet ist. Innerhalb des Zwischenbodens 23 hat jeder Druckstutzen 28 eine rechteckige Mündung 30, die bei dem dargestellten Ausführungsbeispiel in Richtung des Bodens 10 des Fahrgastraums weist. Die Lufteintrittsöffnung 22 ist derart bemessen und angeordnet, daß sie - wie sich aus Fig. 1 ergibt - unmittelbar oberhalb des Zwischenbodens 23 beginnt und sich höchstens bis zu den schrägen Trennwänden 25 erstreckt. Dadurch ist sichergestellt, daß die Umluft ausschließlich den Saugraum 24 beaufschlagt.

Unterhalb des Zwischenbodens 23 befindet sich ein Raum 29, zur Aufnahme von Luft-Leitorganen 31, 32 und 33. Die parallelen Längsseiten der rechteckigen Mündung 30 verlaufen parallel zu der Achse des Gebläses 27, während die Stirnränder der flachen Luft-Leitorgane 31, 32, 33 parallel zu den Schmalseiten der rechteckigen Mündung 30 verlaufen. Bei dem in Fig. 1 dargestellten Ausführungsbeispiel sind die Luft-Leitorgane 31, 32, 33 nach Art von Spirallinien gekrümmt und erstrecken sich über einen Winkel von etwa 170° . Die Luftströme sind durch Pfeile angedeutet.

Ein Wärmetauscher 37 ist an der freien Stirnseite des Gebläses 27 angeordnet, wobei die Einlaßseite 36 des Wärmetauschers 37 zur Achse des Gebläses 27 unter einem rechten Winkel ausgerichtet ist.

Bei dem Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 6 sind zwei Wärmetauscher 37 jeweils unter einem stumpfen Winkel von etwa 160° zur Achse des Doppelgebläses 27 angeordnet. Ein Luft-Leitorgan 34 ist lediglich bis an den Boden 14 herangeführt, während weitere Luft-Leitorgane 35 gemäß Fig. 6 ausgebildet und angeordnet sind. Die so gebildeten Kanäle verzweigen sich zunächst düsenartig und erweitern sich anschließend, um eine möglichst energiereiche Abströmung zu erreichen, die sich dann an den Einlaßseiten 36 der Wärmetauscher 37 einstellt. Die vergrößerten Wärmetauscher 37 gemäß Fig. 6 liefern eine höhere Wärmeleistung. Auch bei diesem Ausführungsbeispiel werden die Wärmetauscher 37 in ganzer Breite und Höhe von einem flach-rechteckigen Strömungsprofil unter einem spitzen Winkel angeströmt.

Die Luft-Leitorgane 31 bis 35 bestehen zweckmäßigerweise aus dünnem Stahlblech und können als Einheit gesondert gefertigt und in das Gehäuse eingesetzt werden. Sie sind zweckmäßigerweise an dem Zwischenboden 23 befestigt. Die Einheit kann auch aus Kunststoff hergestellt sein, wobei die weitere Möglichkeit besteht, die Luft-Leitorgane aerodynamisch zu gestalten.

Bei dem Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 1 bis 3 erfolgt hinter der Mündung 30 bereits eine Beschleunigung und wird die Umlenkung dadurch eingeleitet bzw. begünstigt, daß der schräge Wandteil 15 - in Strömungsrichtung betrachtet - die einzelnen Kanäle zunehmend verengt, wenn

gemäß Fig. 1 die Strömung zunächst in Richtung des Bodens 10 und anschließend wieder nach oben in Richtung der Einlaßseite 36 des Wärmetauschers 37 erfolgt.

Bei dem Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 4 und 5 entsprechen die Auslaßseiten 38 der Wärmetauscher 37 genau dem Querschnitt der Luftaustrittsöffnungen 18, so daß bei einer relativ kompakten Vorrichtung eine optimale Wärmeleistung gegeben ist. Auch bei diesem Ausführungsbeispiel ist ein Luft-Leitorgan 34 lediglich bis an den Boden 14 herangeführt. In dem innerhalb des Luft-Leitorgans 34 liegenden Bereich wird die Strömung durch Luft-Leitorgane 32 und 33 umgelenkt.

Bei den Doppelsystemen gemäß Fig. 1 bis 3 bzw. 4, 5 hat jeder Wärmetauscher nur einen wasserseitigen Anschluß 39. Beide Wärmetauscher sind durch eine Leitung 40 in Reihe geschaltet, die sich parallel zur Rückwand 13 erstreckt.

Es besteht jedoch auch die Möglichkeit, den unteren Sammler des Wärmetauschers 37 durch eine Trennwand zu unterteilen, während der obere Sammler durchgehend ausgebildet ist. Die beiden unteren Sammler-Abschnitte sind dann jeweils mit einem Wasserzulauf und einem Wasserablauf versehen.

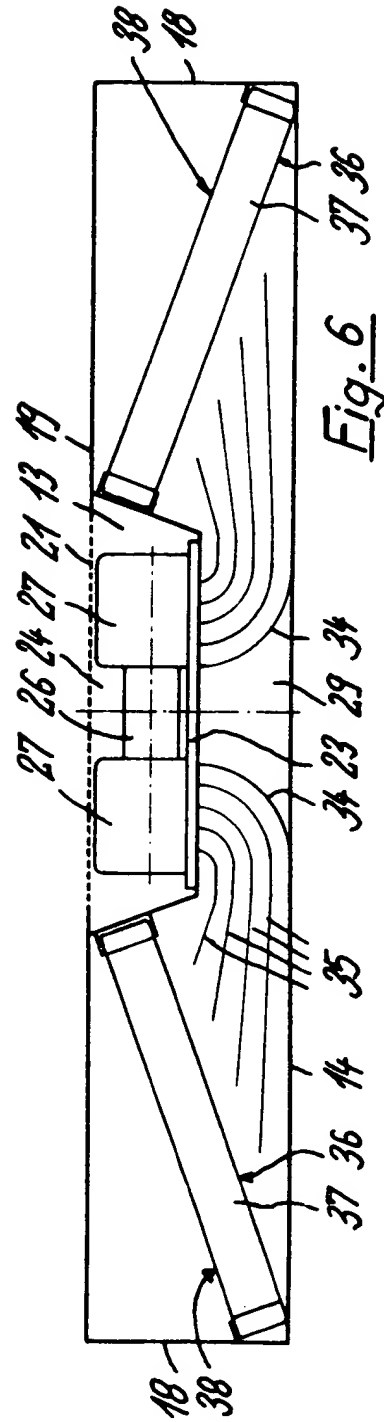
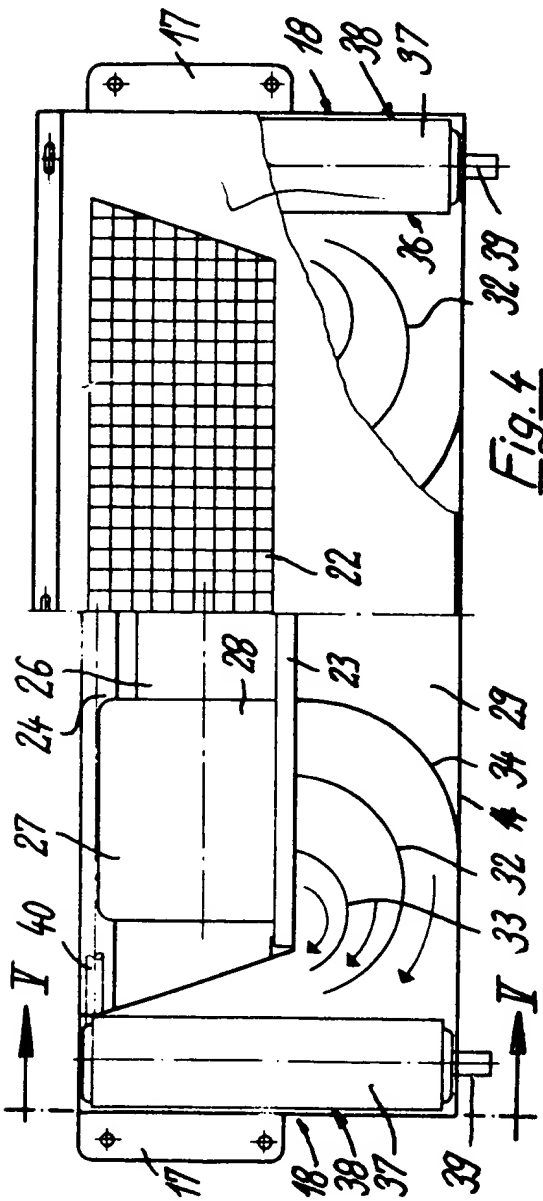
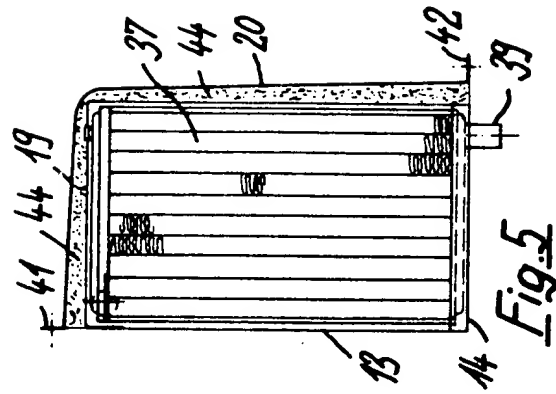
Bei der Montage der Vorrichtung wird zunächst der Basis- teil mit der Rückwand 13 an der Seitenwand 11 des Fahrzeugs befestigt. Anschließend wird der Deckelteil angesetzt, wobei dessen Deckfläche 19 mit einem abgekanteten Flansch 41 und dessen Seitenfläche 20 mit einem abgekanteten Flansch 42 versehen sein kann. Die Flansche 41 und 42 haben zweckmäßigerweise Langlöcher 43 oder sonstige

Durchbrechungen zur Befestigung des Deckelteils an der Seitenwand 11 bzw. dem Boden 10. Auf diese Weise wird die Vorrichtung in Stellung gehalten.

Die nach innen weisenden Oberflächen der Deckfläche 19 und der Seitenfläche 20 können mit weichem Schaumstoff 44 beschichtet sein, der zweckmäßigerweise offenporig und selbstverlöschend ist. Er sollte selbstklebend ausgerüstet sein. Die Schaumstoff-Beschichtung 44 hat den Vorteil, daß sie im Bereich der freien Ränder des Zwischenbodens 23, der Trennwände 25 und der Luft-Leitorgane 31 bis 35 eine einwandfreie Abdichtung sicherstellt und gleichzeitig den Saugraum 24 von den Druckräumen trennt.

Der Zwischenboden 23 mit den an diesem angeschlossenen Gebläsen 27 kann als Einschub ausgebildet sein, der in Führungen 45 angeordnet ist, die an den freien Enden der Trennwände 25 vorgesehen sind. Die Trennwände 25 sind dann zweckmäßigerweise mit der Rückwand 13 fest verbunden.

- 13 -
- Leerseite -



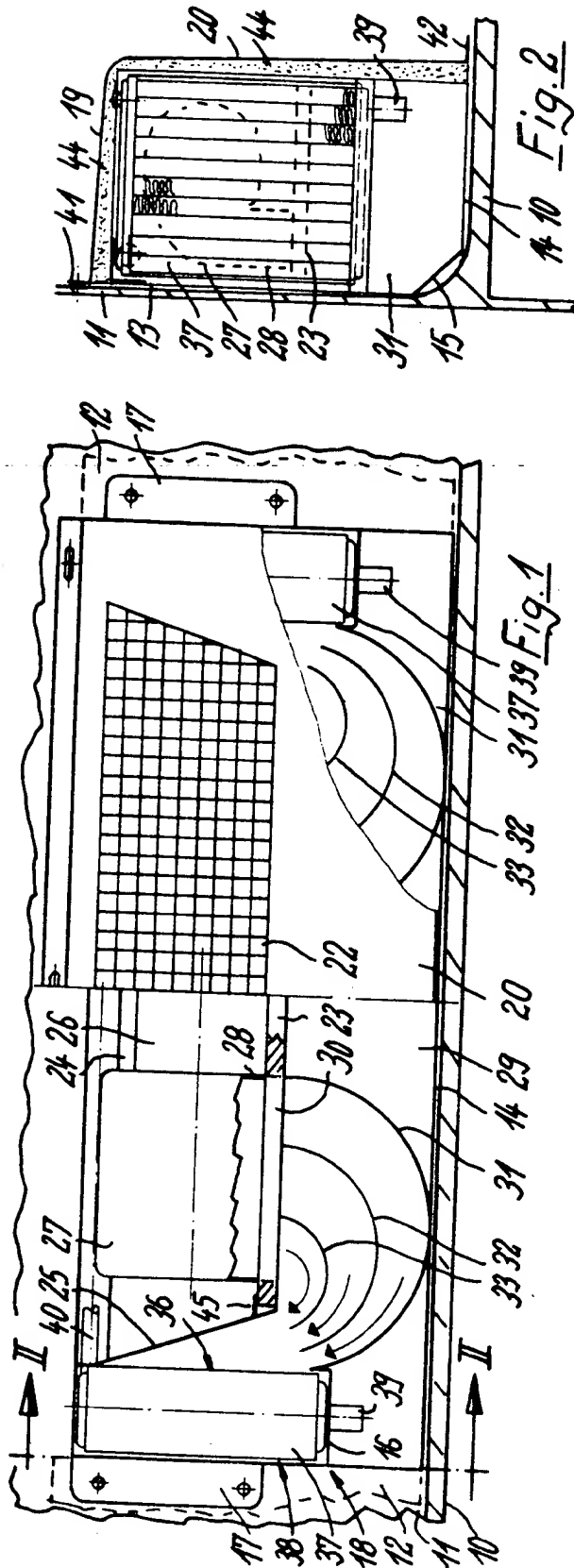


Fig. 2

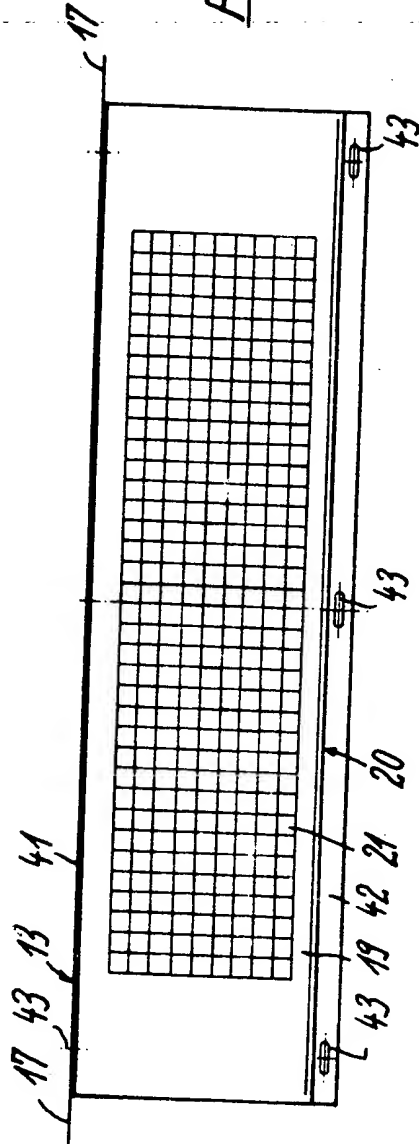


Fig. 3